

地17 駅のバリアフリー化のための改良工事により取得した施設に係る
課税標準の特例措置の拡充及び延長(固定資産税、都市計画税)

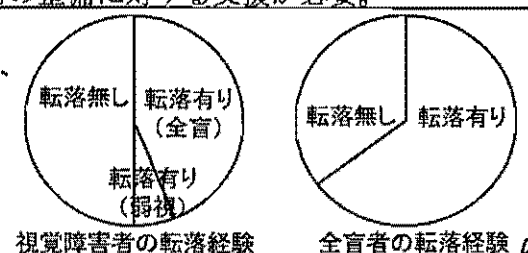
	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
合理性	○ 公共交通機関のバリアフリー化については、平成18年に制定された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」に基づいて推進。また、政策評価法に基づく政策チェックアップにおいても「公共施設等のバリアフリー化率」が業績指標として掲げられるなど、政府全体、あるいは国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高い政策として明確に位置づけ。	○ 平成20年度末における鉄軌道駅(1日平均利用客数5000人以上)の段差解消率は71.3%となっており、平成22、23年度では約300駅の段差を解消することを目指す。また、可動式ホーム柵については、既存駅の殆どが未整備。バリアフリー新法に基づく基本方針において、バリアフリー施策のスパイラルアップを図っていくことを国の責務としており、今後もバリアフリー化の状況等を踏まえて新たな目標を設定し、バリアフリー化を一層推進していく必要があり、当初の政策目標は未達成。
	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
有効性	○ 平成20年度における本特例(エレベーター)の適用実績は19基だが、平成22年度は108基の適用見込。本特例は、対象がバリアフリー法に基づく公共交通特定事業に限定されており、適用数が想定外に僅少であったり、想定外に特定の者に偏ってはいない。 ○ 可動式ホーム柵については、公共交通特定事業に限定されているうえ、多額の整備費用を要するため、現在のところ、平成22年度2駅、平成23年度8駅の適用見込だが、本格的な導入を推進しているところであり、本特例により、適用数の伸びが期待。	○ 業績指標の「公共施設等のバリアフリー化率」についての政策チェックアップにおいて、本特例に関する減税見込額を踏まえた上で、目標の達成状況に関する分析を行い、現在の施策を維持すると評価。
	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
相当性	○ バリアフリー施設の整備に対する補助制度(交通施設バリアフリー化設備整備費補助金等)は、施設整備のための初期投資の負担を軽減することによりバリアフリー施設の整備を行いやすくするためのものである一方、本特例は、施設を整備した後に増大する固定資産税負担について、これを軽減し、事業者のランニングコストの負担を軽減することにより、鉄道事業者がバリアフリー施設の整備を行うインセンティブを与えるものであり、適切かつ明確に役割分担。	○ バリアフリー施設の整備は、多額の費用がかかるにもかかわらず、直接的な需要増に結びつかない採算性の悪いものであり、施設の取得時の税負担の増加は、事業者の投資意欲を阻害。本特例により、固定資産税の負担を軽減することは、投資へのハードルを引き下げ、エレベーターや可動式ホーム柵の整備を推進するための手段としての的確。 ○ また、本特例は対象が公共交通特定事業に限定されるとともに、税負担の大きい施設整備後の一定期間に限って固定資産税を軽減するもの。全体の減税額及び1件あたりの減税額の大きさからも、国民の納得できる必要最小限の措置。

○エレベーターの整備による駅の段差解消が引き続き強く求められるとともに、視覚障害者のホームからの転落事故が後を絶たない現状下で、延長・拡充が認められないと、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会の確保への対応に多大な影響。

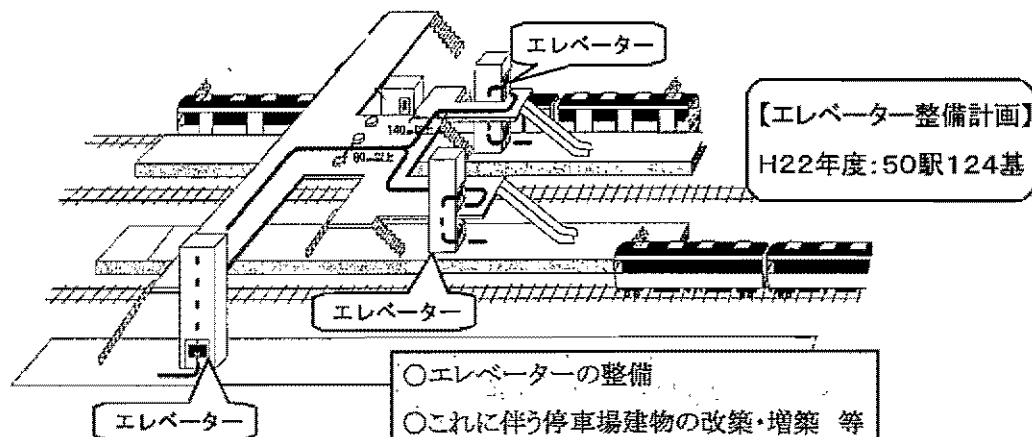
高齢者・障害者等が鉄道駅を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄軌道事業者等が駅のバリアフリー化のための改良工事により家屋及び償却資産を取得した場合の特例措置の適用期限を2年延長するとともに、既設の駅に設置された可動式ホーム柵を特例措置の適用対象に加える。

- ◇エレベーターの整備による駅のバリアフリー化は、これまで税制特例の効果等により着実に進展するも、道半ば。
- ◇導入費用がかさむ一方、直接的な需要増に結びつかない採算性の悪い投資であるバリアフリー化を引き続き推進するためには、税制による支援が必要不可欠。
- ◇更に、ホーム上での視覚障害者の安全かつ容易な移動のため、既設駅における可動式ホーム柵の整備に対する支援が必要。

一視覚障害者のホーム転落経験－
障害者団体の実施した調査によると、
「視覚障害者の2人に1人、
全盲者の3人に2人が
ホームからの転落経験あり」
と回答



【現行】



【扩充】

【可動式ホーム柵等の導入状況】
432駅（H20年度末現在）
うち民営事業者の既設駅
56駅



【可動式木一ム柵整備計画】
H22年度:2駅
H23年度:8駅

義務付けのない既設駅(民営事業者)においては、公営事業者(国税・地方税非課税)と比べ、整備が進んでいないのが実情

税制特例を創設し
既設駅への設置を推進

◆特例措置の対象

【現行】鉄軌道事業者等が既設駅のバリアフリー化のための改良工事により取得した家屋及び償却資産
【拡充】既設の駅に設置された可動式ホーム柵を対象に追加

◆特例措置の内容

【現行】不動産取得税：課税標準 1/6 控除・固定資産税・都市計画税：課税標準 5 年間 2/3 に軽減
【拡充】固定資産税：課税標準 5 年間 2/3 に軽減

バリアフリー法案に対する附帯決議

- ・ プラットホームにおける視覚障害者の転落を防止するため、ホームドア、ホーム柵その他の設備の設置に努めるよう、鉄道事業者を適切に指導すること(H18.6月衆議院)
- ・ 鉄軌道駅ホーム等における転落防止等のための可動柵の設置等安全上の措置が講じられるよう努めること(H18.4月参議院)

地18 環境負荷の小さい自動車等に係る税率の特例措置の拡充及び延長 国土交通省

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ ○ 平成20年3月に閣議決定された「改訂京都議定書目標達成計画」において、自動車単体対策として「トップランナー基準による自動車の燃費改善」等により、平成22年度までに2,470万t～2,550万tのCO2を削減することが求められているところ。 ○ 平成20年7月閣議決定された「低炭素社会づくり行動計画」において、次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合で導入することを目標としているところ。 ○ さらに、本年9月の国連気候変動首脳会議での鳩山総理の発言(CO2排出量を1990年度比で25%削減)にあるように、今後地球温暖化対策の充実が必要。	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか ○ 平成19年度の運輸部門のCO2排出量は、平成22年度目標の平成2年度比10.3～11.9%増には及ばない14.7%増までの水準である。 ○ また、大都市の大気汚染についても引き続き深刻な問題。 ○ こうしたことから、自動車の保有に係る税制において燃費性能及び排出ガス性能に応じた重軽課を行う本特例措置により、自動車ユーザーを環境負荷の小さい自動車へ誘導することが必要。
	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか ○ 本措置は、自動車ユーザーに広く適用される措置であり、特定の者に偏るものではない。 ○ 本特例措置の適用台数について、平成22年度、23年度平年度で約150万台を見込んでいる。	4. 事後評価等における確認状況 ○ 新車新規登録の自動車の中で、環境負荷の小さい自動車が占める割合は年々増加(※※)しており、自動車ユーザーを環境負荷の小さい自動車に誘導する上では、本特例措置は有効性がある。 (※※)18年度17%、19年度26%、20年度41% ○ なお、平成20年度事後評価書において、グリーン税制等の効果により、着実に燃費改善が進み、平成7年と比較し約20%以上改善していることが示されている。
有効性	5. 他の支援措置等との役割分担 ○ 環境対応車の普及に当たっては、税制特例措置により取得インセンティブを講じつつ、電気自動車やCNG自動車等、普及が途中段階にあるものについては、補助制度によりその取得を支援。	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か ○ これまでも自動車が満たすべき最低限の環境性能(燃費基準や排ガス基準)を規制で定めてきている。その一方で、より燃費性能及び排ガス性能の優れた環境負荷の小さい自動車の普及を図るため税制特例措置を活用しており、必要最小限の特例措置となっている。
相当性		

○ 新車新規登録のうち、環境負荷の小さい自動車の占める割合は、平成20年度においては約4割に、保有台数ベースでは約6%にとどまっている現状下で、廃止又は縮減を行うのは、地球温暖化対策や大気汚染対策の推進に多大な影響が出るため不適切。

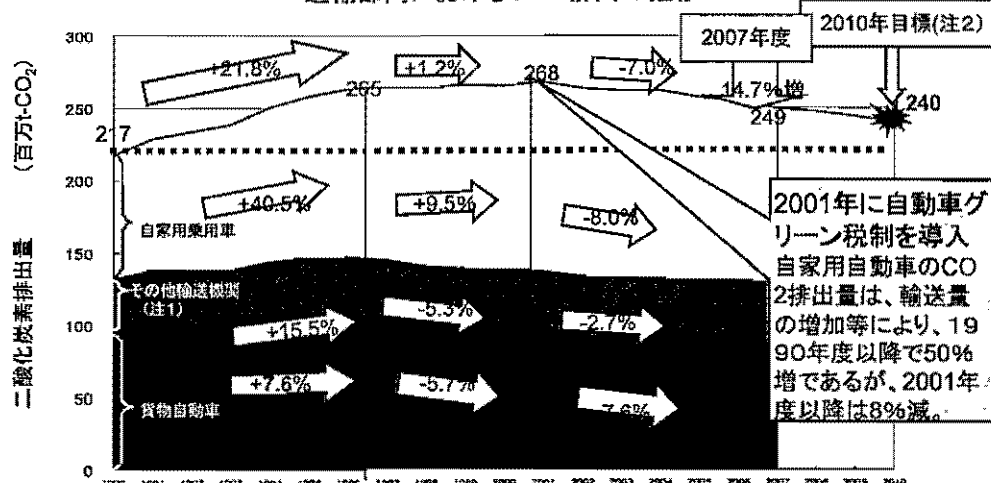
自動車関係諸税のグリーン化

自動車に起因する地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進するため、自動車重量税、自動車税、自動車取得税の特例措置について所要の見直しを行いつつ適用期限を延長することで、低公害車の更なる普及を図る。

施策の背景・目的・目標

- ・国連気候変動首脳会議での鳩山総理の発言(CO2排出量を1990年度比で25%削減)にあるように、今後地球温暖化対策の充実が必要。
- ・京都議定書のCO2削減目標を達成するためには、運輸部門からのCO2排出量を2010年度までに1990年度比10.3~11.9%増の水準とする必要。
- ・「低炭素社会づくり行動計画(2008年7月閣議決定)」において、次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合とすることを目標。

運輸部門におけるCO2排出の推移



注1:その他輸送機関:バス、タクシー、鉄道、船舶、航空

注2:2010年目標値は新・京都議定書目標達成計画(2008年3月28日閣議決定)における対策上位ケースの数値

低公害車の普及台数

2008年度末現在(登録自動車に限る。)

	全 体	低公害車	全体に占める 低公害車の割合
保有台数	4744万台	284万台	6%
販売台数	284万台	118万台	41%



自動車グリーン税制の概要

自動車グリーン税制(車両総重量3.5t以下)

	自動車税*3 [H22.3.31迄]	自動車取得税(新車) [H24.3.31迄] 自動車重量税 [H24.4.20迄の乗用車・軽自動車]	自動車取得税(中古車) [H24.3.31迄]② [H22.3.31迄]①
電気自動車(燃料電池車含む)		免除	▲2.7% 軽減税率②
天然ガス自動車	税率を概ね50%軽減	免除	▲1.6% 軽減税率②
軽自動車	税率を概ね25%軽減	75%軽減	取得価格から ▲30万円控除①
プラグインハイブリッド自動車		免除	▲2.4% 軽減税率②
クリーンディーゼル乗用車 (H21年排出ガス規制に適合)		免除	取得価格から ▲15万円控除①
2.5t~3.5tの貨物車等(乗用車 税区分に組み込まれたもの(乗用車を除く))			▲1.0%軽減税率① (2.5t超乗用車H21.10.1以降)

- *1...自動車取得税の税率(H30.3.31迄):自家用自動車5%、営業用自動車・軽自動車3%
- *2...平成22年度(ディーゼル車は平成17年度)燃費基準よりそれぞれ上回るもの
- *3...車齢11年超のディーゼル車等、車齢13年超のガソリン車、LPG車については、税率を概ね10%重課
(電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗合バスを除く)

自動車グリーン税制(車両総重量3.5tを超えるトラック・バス等)

	自動車税*2 [H22.3.31迄]	自動車取得税(新車) [H24.3.31迄] 自動車重量税 [H24.4.20迄の貨物車・乗用車]	自動車取得税(中古車) [H24.3.31迄]② [H22.3.31迄]①
電気自動車(燃料電池車含む)	税率を概ね50%軽減	免除	▲2.7% 軽減税率②
重量車	税率を概ね50%軽減	免除	▲2.7% 軽減税率②
天然ガス自動車	税率を概ね50%軽減	免除	▲2.7% 軽減税率②
重量車燃費基準達成車	税率を概ね50%軽減	75%軽減	▲2.0% 軽減税率①
プラグインハイブリッド自動車		免除	▲2.4% 軽減税率②

- *1...自動車取得税の税率(H30.3.31迄):自家用自動車5%、営業用自動車・軽自動車3%
- *2...車齢11年超のディーゼル車等、車齢13年超のガソリン車、LPG車については、税率を概ね10%重課
(電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗合バスを除く)

地20 住宅以外の家屋に係る不動産取得税の特例措置の延長 国土交通省

	1. 政策体系の中での位置づけ		2. 当初の政策目標が既に達成されていないか	
	合理性			
		○都市再生の拠点となる地区や駅前商店街等中心市街地において、優良な非住宅家屋の整備を支援する本特例措置は、都市再生特別措置法及び中心市街地の活性化に関する法律、これらに基づく「都市再生基本方針」(平成14年7月19日閣議決定)等の趣旨を踏まえたもの ○民主党政権集INDEX2009では、「<u>地域経済の活性化</u>」「<u>中心市街地・商店街の活性化</u>」が位置づけられており、<u>都市再生、地域再生を通じて地域経済の活性化を図ろうとする本特例措置は、方向性が一致。</u>		○本特例措置は、都市再生・地域再生、不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備の推進を施策目標としており、平成25年度までの目標として、以下の目標値を設定。 ・都市機能更新率 36.9%(H20) → 41%(H25) ・低・未利用地の面積 13.1万ha(H15) → 13.1万ha(H25) ※1 低・未利用地の面積については、人口・世帯数の減少や産業構造の変化といった社会経済状況を踏まえ、今後増加することが懸念されている。 ※2 本特例措置創設時には、20年度までの目標値が設定されていたところ(本特例措置の適用期限は平成21年度まで)であるが、本年8月31日に決定された「平成22年度国土交通省事後評価実施計画」において、新たに25年度までの目標値が設定されている。
	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか		4. 事後評価等における確認状況	
	有効性			
		○国交省が行った市町村アンケートによれば、<u>少なくとも266件の適用があり、適用件数が僅少とはなっておらず政策実現のための有効な手段となっている。</u> ○266件の内訳を見ると必ずしも大規模な建物が多いわけではなく(3～5階の建物が43.2%)、中小事業者にも広く適用されていると考えられ、適用が特定の者に偏ってはいない。		○政策評価法に基づく事後評価等において、今後、本特例の有効性について客観的に確認していく。 ※本特例措置によって優良な非住宅家屋の整備が促進されることで、都市機能更新率の向上に寄与(平成19年度から平成20年度に1.3ポイント向上のうち、3.7%が本特例によるものと推計)していると考えられることから、政策実現に向けて有効な手段となっていると考えられる。
	5. 他の支援措置等との役割分担		6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か	
	相当性			
		○中心市街地活性化法や都市再生特別措置法に関連して各種の予算措置等が講じられているが、これらはそれぞれの法目的に応じて、厳しい要件が課せられており、支援の対象が限定されている。 ○一方、本特例措置は、<u>地域の賑わいの創出等に資する幅広い範囲の建築物を対象としており、他の支援措置との間での役割分担は図られている。</u>		○補助等に対応する場合には予算額に限度があり必ずしも補助等が受けられるとは限らないこと等から、要件に該当する事務所、店舗等への新築投資を確実に支援するために、税制上の特例措置により対応することが相当。 ○本特例措置は、都市機能の維持・増進を通じた地域活性化のために、事務所・店舗等にぎわい創出に資する用途であることを要件としており、とともに、敷地面積500㎡以上、地上階数3以上の、耐火建築物又はこれに準ずる建築物であることが要件として設定されている。

○デフレ状況のなか、住宅・不動産市場が低迷している現時点で本特例を廃止することは適切ではない。

○人の流れやにぎわいを呼び戻す核となる施設への民間投資を促進し、土地の有効利用や経済活性化に寄与。

住宅以外の家屋に係る不動産取得税の特例措置の延長

【要望内容】デフレ状況のなか、住宅・不動産市場が低迷している現状を踏まえ、本特例措置を2年間延長。

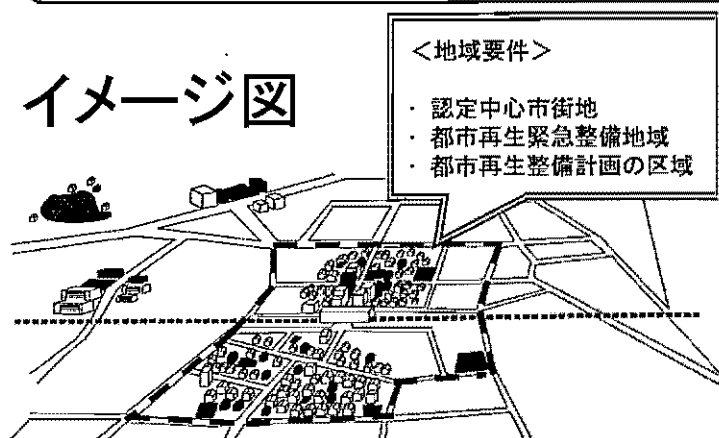
<概要>

都市再生特別措置法に規定する都市再生緊急整備地域及び都市再生整備計画の区域並びに中心市街地の活性化に関する法律に規定する中心市街地の区域において、事務所や店舗等一定要件※を満たす建築物に係る不動産取得税の特例措置(課税標準額の1/10を控除)を講じることにより、低・未利用地等の有効活用を促進するとともに、都市再生・地域再生を支援する(平成20年度創設)。

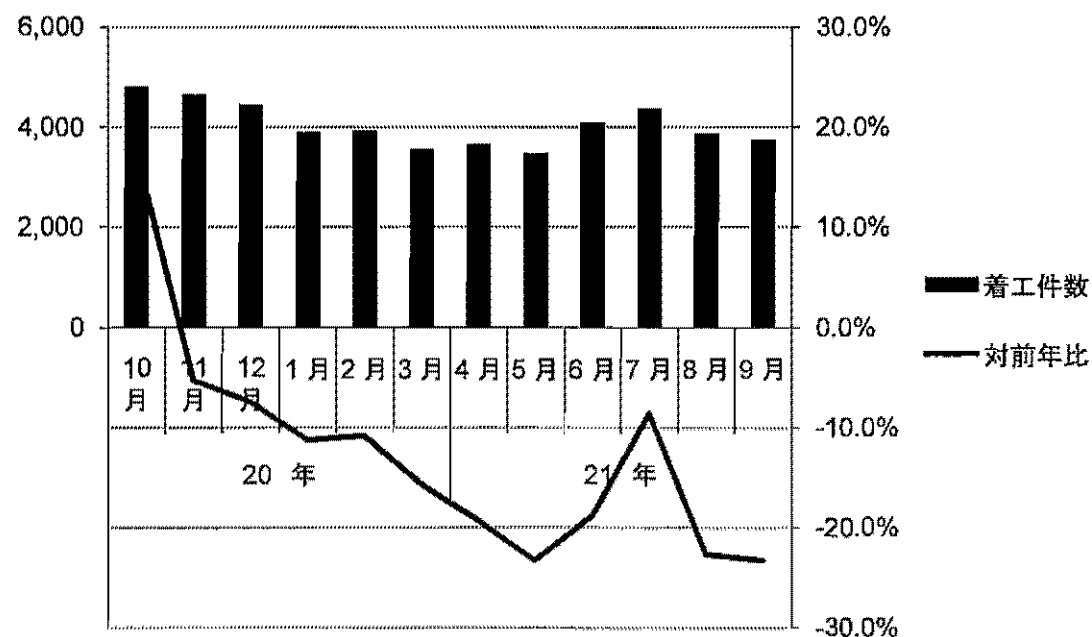
特例措置の効果

人の流れやにぎわいを呼び戻す核となる比較的大きなビルなどが開発しやすくなり、まちなかの土地の有効利用や経済活性化に寄与

イメージ図



非住宅建築物(工場、倉庫等を除く)着工件数と対前年同月比の推移



※要件

(用途)①事務所 ②店舗 ③ホテル又は旅館 ④料理店 ⑤駐車場(自転車駐車場を含む。)⑥病院又は診療所 ⑦会館又は公会堂 ⑧展示場、劇場又は映画館 等

(規模等)①敷地面積が500㎡以上 ②地上階数が3以上 ③耐火建築物又はこれに準ずる建築物

資料)建築着工統計(国土交通省)

地21 除害施設等に係る固定資産税の課税標準の特例措置

	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
合理性	○環境基本法において、環境の保全上の支障を防止するため、国が経済的な支援に努めることが規定されている。 ○また、同法において政府が定めることとされている水質環境基準を達成するための規制として、公共下水道等の排水区域に下水を排除する事業場等に対する規制を下水道法が担っている。 ○近年、公共用水域の水質保全の必要性が高まっている中、下水道法令の規制強化等も行っているところ。 ○除害施設の設置は、こうした施策体系の中で不可欠で緊要性の高い施策であり、引き続き国として支援していくべきである。	○公共用水域の水質保全を図ることが本税制の目的であり、下水道法令の規制強化や、第6次の総量規制の推進等の水質基準の強化とあわせて、税制措置により、除害施設の整備の促進に努めている。 ○しかし、公共用水域における環境基準達成率は三大湾で62.2%、湖沼で50.3%に留まっており、水質基準強化の一貫した傾向及び環境保全という政策目的の普遍性から継続的措置が必要である。
	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
有効性	○下水道法に基づく条例の要件に該当する者は、業種にかかわらず除害施設を設置することが必要である。 ○除害施設の設置は約10万台に及んでおり、新規の開業や設備の拡充等に伴い新たな除害施設等の整備を行う必要のある事業者が多数生じることが予想される。	○除害施設の設置状況について毎年実績を把握することとしているほか、関連施策全体について汚濁負荷削減率による事後評価を実施している。 ○なお、汚濁負荷削減率の平成19年度から平成20年度にかけての改善の状況は、以下のとおりであり、一定の改善が見られる。 河川：約71%→約72%、湖沼：約55%→約55% 閉鎖性水域：約71%→約72%
	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
相当性	○除害施設等の公害防止設備投資は事業者にとっては非収益投資であることから、公害防止の取り組みをより加速するインセンティブが必要である。 ○よって、法令による規制と併せて、本特例措置により、経済的負担を軽減することが、こうした設備の設置を促進する上で有効である。	○本特例措置は除害施設等を設置する全ての者を対象とする支援措置であり、個別に補助金の申請手続を求めて交付するよりも、国民、行政双方にとって効率的であり、手段としての的確である。 ○本特例措置は非収益施設に対する保有コストの低減に資するものであること、また、除害施設は、下水道の機能保全及び放流水質の基準への適合のために必要な最小限度のものとして地方公共団体が条例で定めるものであることから、必要最小限の特例措置となっている。

○環境保全という目的は普遍的であり、近年、水質基準は強化されている。全国各地に存在する多数の除害施設等の設置者を支援する継続的な措置が必要であり、本特例廃止は適切ではない。

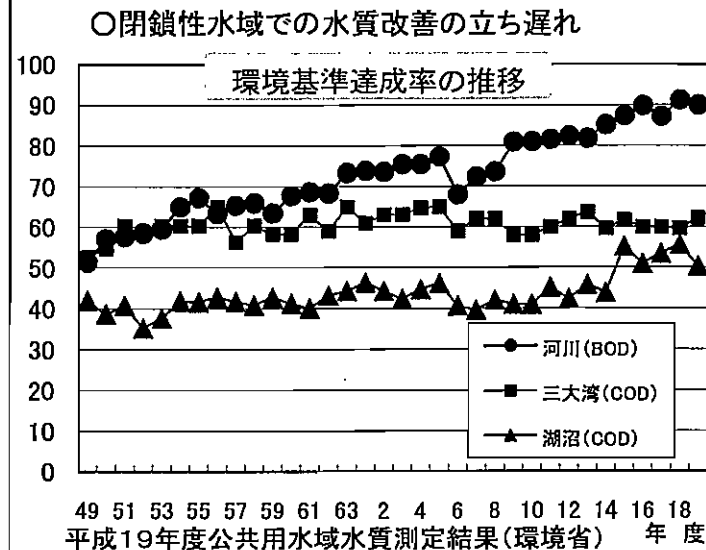
除害施設等に係る特例措置の延長(固定資産税)

下水道に悪影響を与える下水から有害物質等を除去する「除害施設」や、「し尿浄化槽」の整備を促進し、公共用水域の水質の改善を図るため、これらの施設に係る固定資産税の特例措置について、適用期限を2年延長する。

施策の背景・目的

公共用水域の水質保全を図る

公共用水域の水質保全の必要性の高まり



水質改善の取組の強化

- 水質汚濁防止法の規制対象物質の追加
- 第6次の総量規制

除害施設等の設置促進の必要性

- 法令に基づく条例による設置の義務付け
- 水質規制強化による必要設置数の増加
- 非収益施設の設置に係る経済的な負担
- 対象事業場の8割は中小・零細企業

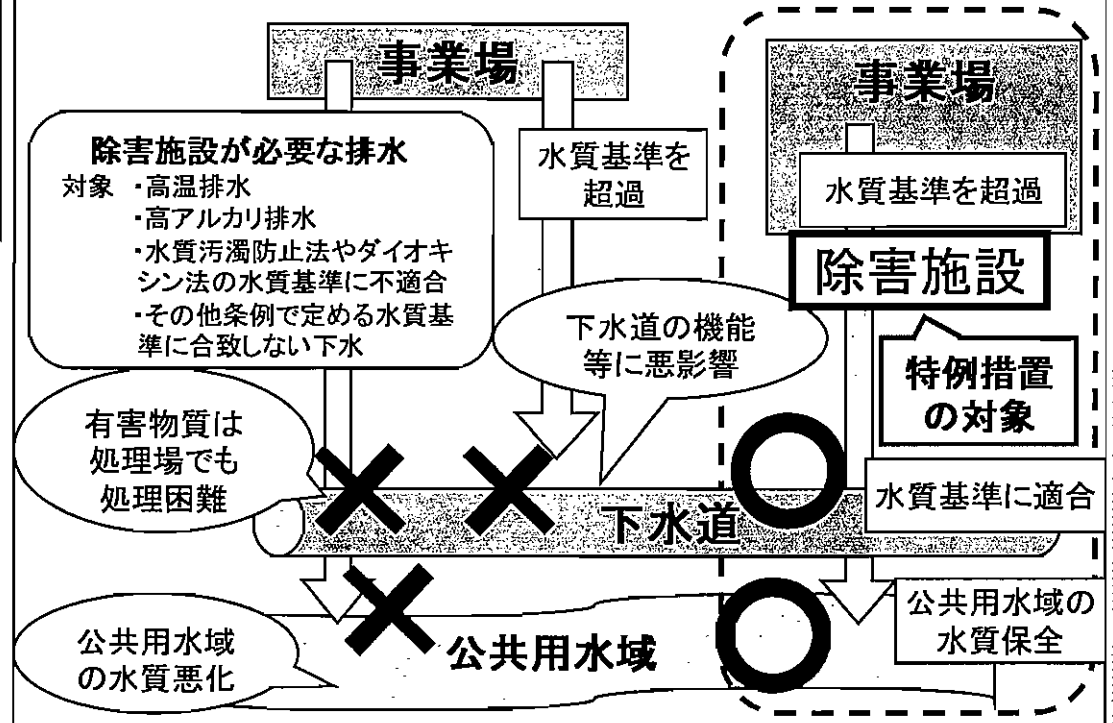
経済的負担の軽減が必要

対象施設と水質保全の仕組みの概要

下水道に悪影響を与える下水から有害物質等を除去する除害施設の設置や、し尿浄化槽の設置に対する負担を軽減し、これらの施設の整備を促進し、公共用水域の水質を改善する。

【除害施設を設置していない場合】

【除害施設を設置した場合】



税制改正要望の概要

○公共下水道の利用者が設置する除害施設
課税標準を2/3に減額

○し尿浄化槽: (500人槽以上のもの又は指定区域
(東京湾、伊勢湾等の水域に係る区域)に設置される200~500人槽のもの)
課税標準を1/6(更新は2/3)に減額

○適用期限を
平成24年3月31日
まで2年延長

(達成目標)
河川・湖沼・閉鎖性海域における
汚濁負荷削減率

- ①河川約71%(H19) → 約75%(H24)
- ②湖沼約55%(H19) → 約59%(H24)
- ③閉鎖性海域約71%(H19) → 約74%(H24)

地23 特定都市河川における雨水貯留浸透施設に係る特例措置の延長(固定資産税) 国土交通省

	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
合理性	○集中豪雨、ゲリラ豪雨等に伴う都市部での浸水被害の頻発に対応するため、平成15年特定都市河川浸水被害対策法を制定。 ○市街化が進展した特定都市河川流域では、ゲリラ豪雨等による浸水被害のおそれがあるにもかかわらず、<u>ダム、河道整備等従来型の河川改修等を実施することが困難であり、厳しい財政制約の中、民間の協力により雨水貯留浸透施設の整備を進めるため、法制定時に本特例を創設。</u> ○大臣は「できるだけダムにたよらない治水」を進める旨発言。	○近年、都市部におけるゲリラ豪雨の年間発生回数は増加しており、浸水被害防止対策の必要性は高まっている。 ○厳しい財政制約の中、民間の協力を得て浸水被害対策を進めることがますます必要。 ○平成16年の特定都市河川法施行以降、市町村等関係者の調整を経て、順次特定都市河川の指定が進められてきているところ。 ○大臣も「できるだけダムにたよらない治水」を進める旨発言。
	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
有効性	○特定都市河川流域では、民間事業者等が宅地開発など雨水の浸透を阻害する行為を行う際、雨水貯留浸透施設の設置を義務付け。本特例は、民間事業者等の協力を得て、都市部の浸水被害の軽減を図るため、こうした規制とセットで、<u>施設の設置に伴う民間事業者の経済的負担を軽減。</u> ○H18年409件H19年440件H20年440件と適用実績は増加している。(ただし、施設1件あたりの評価額が低いため、平成20年度の適用金額は件数の割に少ない(24百万円))。昨年度指定された河川もあり、今後も指定が予定され、件数及び金額とも増加見込み。 ○宅地開発等に伴い施設の設置を一律に義務づけられた者の<u>経済的負担を一律に軽減するものであり、対象が特定の者に偏るものではない。</u>	○これまで特定都市河川流域においては、1400件の雨水貯留浸透施設が設置され、税制の適用対象となってきた。 ○「平成21年度国土交通省事後評価実施計画」に基づき、雨水貯留浸透施設の整備を含む「総合的な水害対策」について政策レビューを実施し、年度内に評価結果をとりまとめることとなっており、現在特定都市河川の指定の拡大に向けた検討等を行っているところ。
	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
相当性	○ゲリラ豪雨等による浸水被害のおそれがあるにもかかわらず、<u>ダム、河道整備等従来型の河川改修等を実施することが困難な特定都市河川流域においては、特に雨水貯留浸透施設により浸水被害対策を進める必要性が高い。</u> ○民間事業者等への義務づけに伴う経済的負担を軽減することは、民間の協力を得て対策を円滑に進める上で有効。	○特定都市河川流域では雨水貯留浸透施設の設置・管理を義務づけており、民間事業者等についてのみ設置・管理に伴う<u>経済的負担を軽減するものであり、必要最小限。</u>

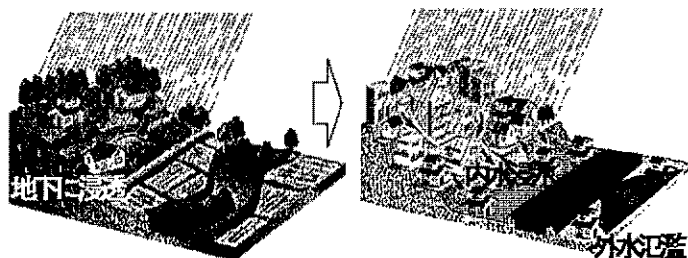
ゲリラ豪雨等による都市部の浸水被害が増加する中、①厳しい財政制約の中、民間の協力により、②ダム等の従来型の河川改修でない、都市部の浸水被害の軽減対策に資する本特例の廃止は適切ではない。

特定都市河川流域における雨水貯留浸透施設に対する特例措置(固定資産税)

特定都市河川浸水被害対策法に基づき指定された特定都市河川流域において法第9条の規定に基づく都道府県知事等の許可を要する雨水浸透阻害行為に伴い、その対策工事として設置される雨水貯留浸透施設に係る固定資産税の課税標準の特例措置を2年間延長する。

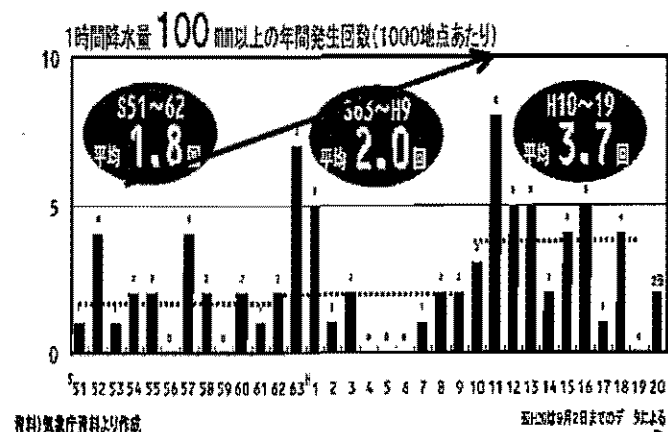
施策の背景・目的

①都市化の進展



宅地造成等により、雨水が地下に浸透せず河川等に一度に流出し浸水被害をもたらす

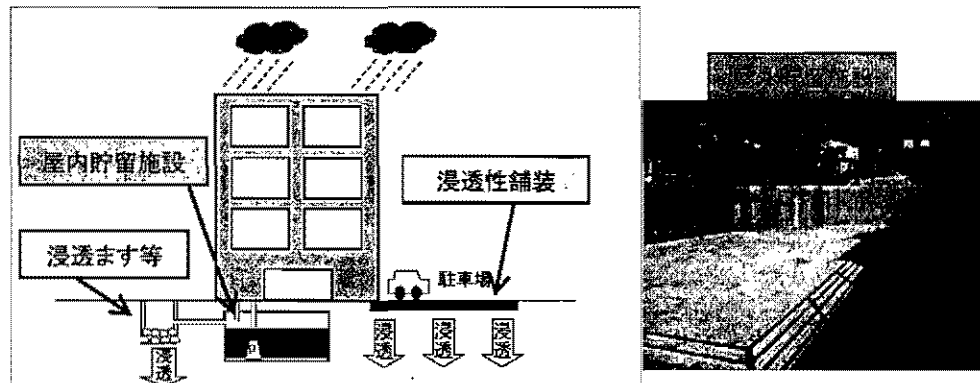
②ゲリラ豪雨等による都市型水害は近年増加傾向



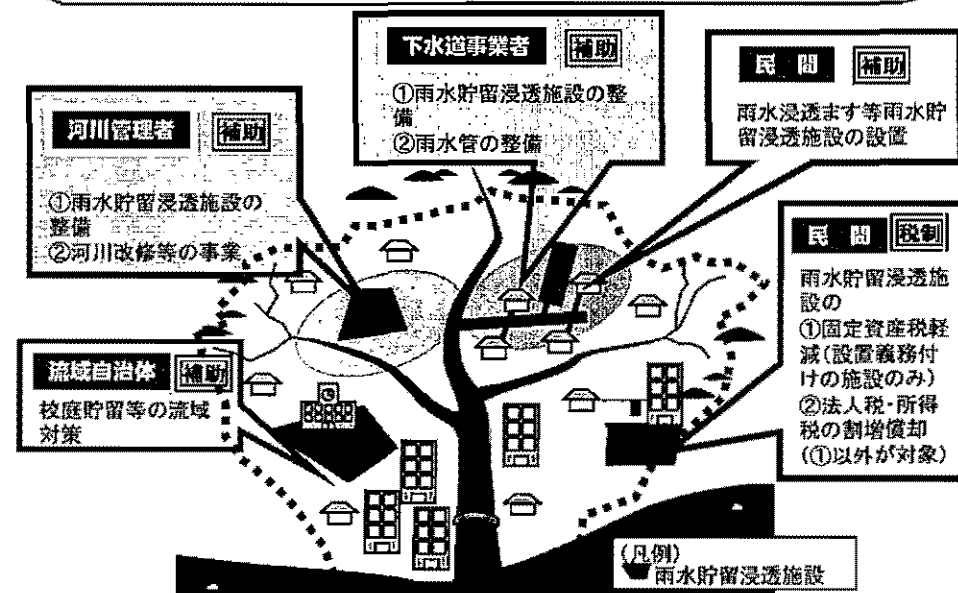
★ゲリラ豪雨等の頻発による都市部における浸水被害対策の必要性の高まり
市街化の進展によりダム、河川改修等従来型の河道改修等による浸水被害防止が困難

流域一体で浸水被害防止を図るため特定都市河川浸水被害対策法制定

税制特例の対象となる雨水貯留浸透施設の例



従来型の河川改修が困難である特定都市河川流域において、民間を含む関係者が流域一体として浸水被害対策を実施



地24 認定長期優良住宅に係る軽減措置の延長(固定資産税) 国土交通省

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ ○ 住生活基本計画(平成18年閣議決定)において、基本的な考え方として「いいものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」ストック重視型の社会が掲げられ、長期優良住宅の普及の促進に関する法律(平成20年法律第87号)に基づく長期優良住宅の普及を促進することとされている。 ○ 長期優良住宅の普及の促進に関する法律に基づく基本方針では、国及び地方公共団体が長期優良住宅の建築及び取得時の負担を軽減するための各種支援措置の実施を図るよう努めることとされている。	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか ○ 長期優良住宅法は、本年6月4日に施行されたばかりの制度であるが、住宅ストック全体の長寿命化には長期優良住宅の普及の促進をはじめとして長期的な取り組みが必要。
	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか ○ 長期優良住宅の認定を受けた住宅を取得する者を幅広く対象とする制度である。また、本制度は本年6月より施行されたところであるが、認定件数については安定的に伸びているところ。(9月末で17,402件)	4. 事後評価等における確認状況 ○ 本制度は本年6月より施行されたものであるため、現在のところ政策評価法に基づく事後評価等を実施していない。
有効性	5. 他の支援措置等との役割分担 ○ 長期優良住宅を対象とした補助制度として長期優良住宅等推進事業があるが、先導的な技術を導入し住宅の長寿命化への寄与度に優れた案件を対象としており、長期優良住宅の認定を受ける全ての者を対象にする本特例措置と明確に役割分担がなされている。	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か ○ 個別に補助金の申請手続を求めて交付するよりも国民、行政双方にとって負担の軽減の観点から優れた手段である。
	相当性	

○「いいものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」ストック型社会への移行を図る上で、長期優良住宅の建設を促進する本特例の継続が必要。

認定長期優良住宅に係る軽減措置の延長【固定資産税】

現行制度の概要

要望

延長

○認定長期優良住宅に係る減額措置（平成20年度創設）

- ①一般の住宅：5年間 税額1/2
- ②中高層住宅：7年間 税額1/2

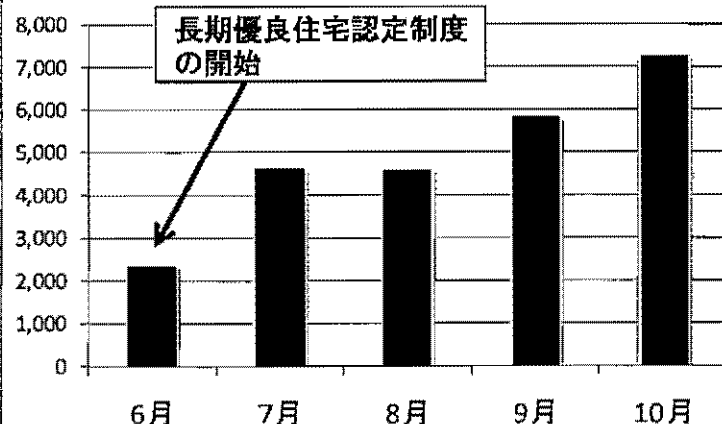
長期的な視点に立った検討が必要

○平成21年6月に、長期優良住宅法が施行され、長期優良住宅に係る税制も同年6月に開始されたばかりであり、長期的な視点に立って検討を行っていくことが必要。

環境問題への対応

○我が国のエネルギー起源CO2排出のうち、住宅由来のものは約15%を占めており、長期優良住宅の普及はCO2削減のために不可欠の施策。また、産業廃棄物の削減にも有効な施策。

長期優良住宅の認定件数の推移



劣化対策

数世代にわたり住宅の構造躯体が使用できること

劣化対策等級3に加えて、
・床下及び小屋裏の点検口を設置。
・床下空間に330mm以上の有効高さを確保。

長期に利用される構造躯体において対応しておくべき性能

必要な断熱性能等の省エネルギー性能が確保されていること。
・省エネルギー対策等級4

維持管理・更新の容易性

構造躯体に比べて耐用年数が短い内装・設備について、維持管理（清掃・点検・補修・更新）を容易に行うために必要な措置が講じられていること。
・維持管理対策等級（専用配管）等級3

居住環境

良好な景観の形成その他の地域における居住環境の維持及び向上に配慮されたものであること。

耐震性

極めて稀に発生する地震に対し、継続利用のための改修の容易化をはかるため、損傷のレベルの低減をはかる。

次のいずれかの措置を講じる。

- ・耐震等級（倒壊等防止）の等級2とする。
- ・大規模地震時の地上部分の各階の安全限界変形の当該階の高さに対する割合をそれぞれ1/40以下とする。（層間変形角を確認）
- ・免震建築物であること。

計画的な維持管理

建築時から将来を見据えて、定期的な点検・補修等に関する計画が策定されていること

- ・構造耐力上主要な部分、雨水の浸入を防止する部分及び給水・排水設備について点検の時期・内容を定めること。
- ・少なくとも10年ごとに点検を実施すること。

住戸面積

良好な居住水準を確保するために必要な規模を有すること。

- ・75㎡以上（2人世帯の一般型誘導居住面積水準）、かつ、住戸内の一つの階の床面積が40㎡以上
- ※地域の実情に応じて引上げ・引下げを可能とする。ただし、55㎡（1人世帯の誘導居住面積水準）を下限とする。